

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

(11)

EP 1 083 360 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
14.03.2001 Patentblatt 2001/11

(51) Int. Cl.⁷: **F16D 66/00**

(21) Anmeldenummer: 00118299.7

(22) Anmeldetag: 06.09.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder:
**KNORR-BREMSE
Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
80809 München (DE)**

(30) Priorität: 10.09.1999 DE 19943352

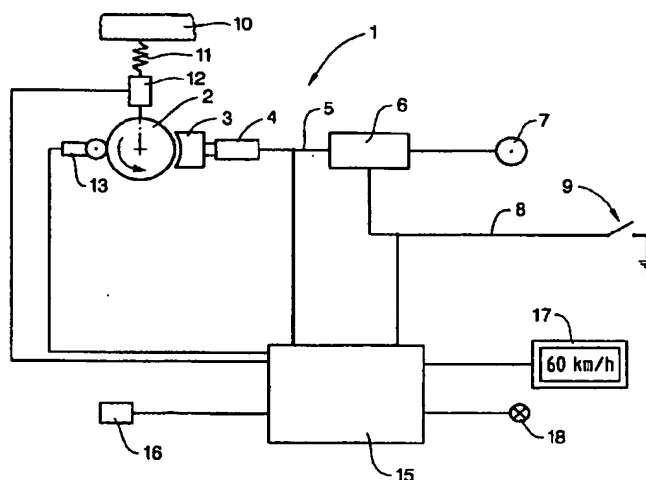
(72) Erfinder:
• Peters, Martin
59394 Nordkirchen (DE)
• Kleemann, Ulrich, Dr.
81247 München (DE)

(54) Vorrichtung und Verfahren zum Bestimmen der Temperatur eines an einem Fahrzeug vorgesehenem Bremslements

(57) Zum Bestimmen der Temperatur eines an einem Rad eines Fahrzeugs (10) vorgesehenen Bremslements (2, 3) wird mit einem Radsensor (13) die Geschwindigkeit des Fahrzeugs (10) und mit einem Gewichtssensor (12) das Gewicht des Fahrzeugs (10) und daraus die momentane kinetische Energie des Fahrzeugs (10) bestimmt. Zu einem Bestimmungszeit-

punkt wird daraus ein Wert für die Änderung der Temperatur des Bremslements (2, 3) bestimmt, und zwar im Vergleich mit einem Wert der kinetischen Energie des Fahrzeugs (10) zu einem dem Bestimmungszeitpunkt vorhergehenden Zeitpunkt.

Fig.1



EP 1 083 360 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung und ein Verfahren zum Bestimmen oder zum Vorhersagen der Temperatur eines an einem Rad eines Fahrzeugs oder an einem Fahrzeug vorgesehenen Bremslements.

[0002] An Rädern, die zum Tragen oder zum Antreiben eines Fahrzeugs vorgesehen sind, werden häufig Brems-
 5 elemente wie Bremsscheiben vorgesehen, die durch weitere Bremslemente am Fahrzeug wie beispielsweise durch
 Bremsbeläge abbrembar sind. Zum Abbremsen wird dabei das Bremslement am Fahrzeug durch eine Betätigungs-
 einrichtung mit dem Bremslement am Rad in einen Reibkontakt gebracht. Durch die Reibung zwischen dem Brems-
 10 element am Rad und dem Bremslement am Fahrzeug wird die Drehung des Rads gegenüber dem Fahrzeug
 behindert, wodurch sich eine Abbremsung des Fahrzeugs gegenüber einer Fahrbahn ergibt, auf der das Rad rollt.
 Durch die Reibung werden die Bremslemente erhitzt und ab bestimmten Temperaturen ergeben sich Probleme. Wenn
 das am Rad vorgesehene Bremslement durch eine Bremsscheibe gebildet ist, ist dabei problematisch, daß deren
 15 Oberfläche beim Erreichen von hohen Temperaturen beschädigt wird. Bremsbeläge, die mit der Bremsscheibe zusam-
 menwirken, beginnen ab dem Erreichen einer Temperaturobergrenze zu stinken und zu qualmen. Bei Klotzbremsen
 können durch die hohen Temperaturen Radschäden entstehen. Dies ist bei U-Bahnen besonders problematisch, da
 der dabei entstehende Qualm und der Gestank die Fahrgäste belästigt und verängstigt. Bei U-Bahnen und bei anderen
 20 Fahrzeugen sind mechanische Bremsen, bei denen eine pneumatische Betätigungseinrichtung vorgesehen ist, unver-
 zichtbar, da bei einem Ausfall einer vorgesehenen elektrodynamischen Bremse das Fahrzeug trotzdem zuverlässig
 abbrembar sein muß.

[0003] Zur Überwachung der Bremse wird in der DE 42 35 364 erwogen, in der Bremse in unmittelbarer Nähe der
 Bremsscheibe einen Temperatursensor anzuordnen und dessen Ausgangssignal dem Fahrer des Fahrzeugs anzuzei-
 gen. Bei einem solchen Temperatursensor erhöhen sich die Herstellungskosten der Bremse und deren Störanfälligkeit.

[0004] Weiterhin wird in der DE 42 35 364 A1 vorgeschlagen, bei der Inbetriebnahme des Fahrzeugs einen
 25 momentanen Temperaturwert als Anfangswert einzustellen, wobei während des Auftretens eines Impulses, der eine
 Betätigung der Bremse anzeigt, ein den momentanen Belastungszustand der Bremse repräsentierendes Lastsignal
 erfaßt wird, das die Fahrzeuggeschwindigkeit mit der Anpresskraft an die Bremsscheibe verknüpft. Hieraus wird die
 resultierende Temperaturerhöhung der Bremsscheibe ermittelt und der momentane Temperaturwert entsprechend der
 Temperaturerhöhung erhöht. Während derjenigen Zeitdauer, während der kein Bremssignal-Impuls auftritt, wird die von
 30 der Scheibenbremse abgeführte Wärmemenge berechnet, hieraus die resultierende Temperaturerniedrigung der
 Scheibenbremse ermittelt und der momentane Temperaturwert entsprechend dieser Temperaturerniedrigung verrin-
 gert. In der Praxis hat sich herausgestellt, daß mit diesem Verfahren die Temperatur der Bremsscheibe noch nicht aus-
 reichend genau bestimmbar ist.

[0005] Es ist daher Aufgabe der Erfindung, eine Vorrichtung und ein Verfahren zum Bestimmen bzw. Vorhersagen
 der Temperatur eines Bremslements an einem Fahrzeug bereitzustellen, das eine genaue und zuverlässige Bestim-
 35 mung der Temperatur eines Bremslements an einem Fahrzeug erlaubt.

[0006] Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung durch den Gegenstand der unabhängigen Ansprüche gelöst. Vor-
 teilhafte Weiterbildungen ergeben sich aus den jeweiligen Unteransprüchen.

[0007] Die erfindungsgemäße Vorrichtung weist wenigstens einen Radsensor auf, mit dessen Hilfe eine momen-
 40 tane Winkelstellung des Rads des Fahrzeugs bestimmbar ist. Ein solcher Radsensor kann auch als Beschleunigungs-
 sensor ausgeführt sein, der die Winkelbeschleunigung des Rads mißt, wobei dann die Winkelgeschwindigkeit und die
 momentane Winkelstellung des Rads durch ein Integrationsverfahren über der Zeit bestimmt wird. Außerdem ist wenig-
 stens ein Gewichtssensor zur Bestimmung der Gewichtskraft der Zuladung des Fahrzeugs vorgesehen. Es kann auch
 ein Sensor zur Bestimmung des Gesamtgewichts des Fahrzeugs vorgesehen sein, wenn das Gewicht des Fahrzeugs
 nicht bekannt ist. Bei bekanntem Fahrzeuggewicht kann der Sensor entfallen. Weiterhin ist eine Zeitbasiseinrichtung
 45 zur Erzeugung von Zeitinformationen sowie ein Betätigungssensor zur Bestimmung des Zustands der Betätigungsein-
 richtung vorgesehen. Die vorstehend aufgeführten Merkmale sind häufig bereits in der Grundausstattung von Fahrzeu-
 gen vorhanden, so daß keine zusätzlichen Sensoren notwendig sind.

[0008] Die erfindungsgemäße Verarbeitungsvorrichtung verarbeitet die Signale des Radsensors, des Gewichtsen-
 50 sors, der Zeitbasiseinrichtung und des Betätigungssensors, wobei zusätzlich eine Anzeigeeinheit vorgesehen ist, mit
 der das Ergebnis einer durch die Verarbeitungsvorrichtung durchgeführten Verarbeitung an einen Nutzer des Fahr-
 zeugs ausgeben ist. Abweichend davon kann das Ergebnis der Verarbeitung auch dazu verwendet werden, das Fahr-
 zeug an einer Weiterbewegung vollständig zu hindern bzw. eine Weiterbewegung zu gestatten. Dabei wird gemäß der
 Erfindung zu wenigstens einem Bestimmungszeitpunkt ein Wert für die Änderung der Temperatur des ersten Brems-
 elements und/oder für die Änderung der Temperatur des zweiten Bremslements gegenüber einem vorhergehenden
 55 Bestimmungszeitpunkt erzeugt, in dem die dem ersten Bremslement und/oder dem zweiten Bremslement zuge-
 führte Energie bestimmt wird. Hierzu wird die momentane kinetische Energie des Fahrzeugs berechnet und mit wenig-
 stens einem in der Verarbeitungsvorrichtung gespeicherten Wert der kinetischen Energie des Fahrzeugs zu einem dem
 Bestimmungszeitpunkt vorgehenden Zeitpunkt verglichen. In der einfachsten Ausbildung der erfindungsgemäßen Vor-

richtung wird dabei angenommen, daß bei dem Abtasten einer Verminderung der kinetischen Energie des Fahrzeugs der der Verminderung entsprechende Energiebetrag als Wärmeenergie dem ersten Bremsselement und/oder dem zweiten Bremsselement zugeführt worden ist, wenn sich gleichzeitig die Zuladung des Fahrzeugs nicht vermindert hat und wenn eine Betätigung der Betätigungseinrichtung für das erste Bremsselement und/oder das zweite Bremsselement abgetastet worden ist. Dabei kann auch angenommen werden, daß nur ein Teil des für die Verminderung der kinetischen Energie des Fahrzeugs maßgebliche Energiebetrag als Wärmeenergie in das erste Bremsselement und/oder in das zweite Bremsselement geflossen ist. Hierzu ist es möglich, Eichungen durchzuführen, die den Einfluß von Luftwiderstand und Fahrwiderstand auf das Fahrzeug berücksichtigen. Eine solche Vorgehensweise bewährt sich besonders für den Betrieb von Fahrzeugen auf ebener Strecke. Wenn die Bahn noch durch eine weitere Bremsseinrichtung, wie z.B. einer E-Bremse oder einer Schienenbremse, abgebremst wird, kann gemäß der Erfindung diese Bremsleistung bzw. Bremsarbeit entsprechend berücksichtigt werden.

[0009] In Weiterbildung der Erfindung ist wenigstens ein Temperatursensor zu Bestimmung der Ausgangstemperatur des ersten Bremsselements und/oder des zweiten Bremsselements vorgesehen, und zwar vorzugsweise zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs. Die Verarbeitungsvorrichtung ist dabei weiterhin so ausgebildet, daß ausgehend von der Ausgangstemperatur direkt oder indirekt zu wenigstens einem Bestimmungszeitpunkt der Wert für die momentane Temperatur des ersten Bremsselements und/oder des zweiten Bremsselements bestimmbar ist. Dabei ergibt sich die momentane Temperatur des ersten Bremsselements und/oder des zweiten Bremsselements aus der Summe einer Temperaturänderung, die der dem betreffenden Bremsselement zugeführten Wärmeenergie entspricht, und der Temperatur zu einem vorgehenden Bestimmungszeitpunkt bzw. der Ausgangstemperatur.

[0010] Die Verarbeitungsvorrichtung kann weiterhin so ausgebildet sein, daß die vom ersten Bremsselement und/oder vom zweiten Bremsselement aufgrund von Wärmestrahlung, Wärmeleitung und/oder Konvektion abgegebene Wärmeenergie bestimmbar ist. Gerade Bremsscheiben geben Wärmeenergie über Konvektion an die sie umgebende Umgebungsluft ab. Dabei können Wärmeübergänge durch freie und/oder erzwungene Strömungen auf der Bremsbackenseite und auf der Kühlkanalfläche im Inneren der Bremsscheibe berücksichtigt werden. Außerdem kann ein Wärmeübergang durch Strahlung auf der Bremsbackenseite und der Kühlflächenfläche erfolgen. Zur Berechnung dieser Kühlwirkungen werden gemäß der Erfindung Wärmeübergangszahlen der Bremsscheibe zur Verfügung gestellt. Diese Werte werden gegebenenfalls in Abhängigkeit der momentanen Geschwindigkeit des Fahrzeugs und der aktuellen Temperatur rechnerisch in der Verarbeitungsvorrichtung ermittelt.

[0011] Um den Rechenzeitbedarf zu verringern, ist es denkbar, die Wärmeübergangswerte nicht ständig online zu berechnen. In diesem Fall ist es vorgesehen, die Wärmeübergangszahlen im voraus zu berechnen und in Form einer Matrix in dem Bremssteuergerät bzw. BSG abzulegen. Das Modell kann dann die entsprechenden Werte direkt aus dem Speicher des BSG lesen und verringert so den Rechenaufwand im BSG.

[0012] Der Betätigungssensor zur Bestimmung des Zustandes der Betätigungseinrichtung kann so ausgebildet sein, daß die durch das zweite Bremsselement auf das erste Bremsselement ausgeübte Kraft und damit die Reibungskraft, die das Rad gegenüber dem Fahrzeug abbremst, bestimmbar ist. Dadurch lassen sich zusätzliche Informationen über die dem ersten Bremsselement und/oder dem zweiten Bremsselement zugeführte Energie beim Abbremsen des Fahrzeugs gewinnen, mit denen die über die Veränderung der kinetischen Energie des Fahrzeugs ermittelte, dem ersten Bremsselement und/oder dem zweiten Bremsselement zugeführte Energie vergleichbar sind. Durch Verwendung von zwei oder mehr Informationen über die dem ersten Bremsselement und/oder dem zweiten Bremsselement zugeführte Wärmeenergie ergibt sich eine genauere Vorhersage der sich daraus einstellenden Temperatur. Gemäß der Erfindung kann beispielsweise aus dem Energiebetrag, der sich aus der Verminderung der kinetischen Energie des Fahrzeugs ergibt, und aus dem Energiebetrag, der sich aus der Auswertung der durch das zweite Bremsselement auf das erste Bremsselement ausgeübten Kraft bestimmt, ein Mittelwert gebildet werden.

[0013] Für den Fall, daß das Fahrzeug auf einer bergigen Strecke bewegt werden soll, läßt sich eine besonders genaue Vorhersage bzw. Bestimmung der Temperatur des ersten Bremsselements und/oder des zweiten Bremsselements erreichen, wenn zusätzlich ein Höhsensor zur Bestimmung der potentiellen Energie des Fahrzeugs vorgesehen ist, wobei die vom Höhsensor abgegebenen Signale von der Verarbeitungsvorrichtung verarbeitbar sind. Die Verarbeitungsvorrichtung kann dabei auch so ausgebildet sein, daß die potentielle Energie des Fahrzeugs zu einem Bestimmungszeitpunkt unter Verwendung eines in der Verarbeitungsvorrichtung abgespeicherten Höhenprofils einer vorgegebenen Fahrstrecke des Fahrzeugs und/oder der Fahrzeugposition in Abhängigkeit der Signale des Radsensors bestimmbar ist. Eine solche erfindungsgemäße Vorrichtung ist besonders einfach aufgebaut und läßt sich gerade für Fahrzeuge vorteilhaft verwenden, die ständig auf denselben Fahrstrecken betrieben werden. Solche Fahrstrecken haben ein genau vorherbestimmbares Höhenprofil, wobei in Abhängigkeit der Signale des Radsensors des Fahrzeugs einfach bestimmt werden kann, in welchem Streckenabschnitt sich das Fahrzeug befindet. Dadurch läßt sich ein genauer Rückschluß auf dessen momentane potentielle Energie ziehen.

[0014] Weiterhin kann ein Sensor zur Bestimmung der aufgrund des Fahrwiderstandes dem Fahrzeug entzogenen kinetischen Energie vorgesehen sein. Der Fahrwiderstand ergibt sich dabei vorwiegend aus der Reibung des Rads des Fahrzeugs gegenüber dem Fahrzeug und der Fahrbahn sowie aus dem Luftwiderstand des Fahrzeugs, wenn es sich

mit einer bestimmten Geschwindigkeit bewegt. Die Verarbeitungsvorrichtung kann zur Bestimmung des Fahrwiderstandes des vorteilhafterweise so ausgebildet sein, daß die aufgrund des Fahrwiderstandes dem Fahrzeug entzogene kinetische Energie unter Verwendung eines in der Verarbeitungsvorrichtung abgespeicherten Widerstandsprofils in Abhängigkeit der Signale des Radsensors bestimmbar ist. Wenn dabei sowohl die Geschwindigkeit des Fahrzeugs als auch dessen absolute Position auf einer vorgegebenen Fahrstrecke des Fahrzeugs zugrunde gelegt werden, ergibt sich ein Kennfeld für den Fahrwiderstand, aus dem der momentane Fahrwiderstand unter Kenntnis der momentanen Geschwindigkeit und der momentanen absoluten Position des Fahrzeugs bestimmbar ist.

[0015] Die Erfindung betrifft auch ein Fahrzeug, das wenigstens ein zur Fortbewegung vorgesehenes Rad aufweist, an dem wenigstens ein erstes Bremsselement vorgesehen ist. Am Fahrzeug selbst ist wenigstens ein zweites Bremsselement vorgesehen, das zum Bremsen des Fahrzeugs durch eine Betätigungseinrichtung mit dem zweiten Bremsselement in einen Reibkontakt bringbar ist. Ferner ist eine Vorrichtung zum Bestimmen der Temperatur des ersten Bremsselements und/oder des zweiten Bremsselements vorgesehen, wie sie vorstehend beschrieben ist. Das erste Bremsselement ist dabei vorteilhafterweise als Bremsscheibe ausgebildet, während das zweite Bremsselement einen Bremsbelag aufweist.

[0016] Das erfindungsgemäße Verfahren zum Bestimmen bzw. Vorhersagen der Temperatur eines an einem Rad eines Fahrzeugs vorgesehen ersten Bremsselements und/oder eines am Fahrzeug vorgesehenen zweiten Bremsselements weist die folgenden Schritte auf:

- a) Bestimmen der Gewichtskraft der Zuladung des Fahrzeugs,
- b) Bestimmen der momentanen Winkelgeschwindigkeit des Rads,
- c) Bestimmen des Zustands der Betätigungseinrichtung,

wobei wenigstens die Schritte b) und c) schleifenartig wiederholt ausgeführt werden und wobei zu wenigstens einem Bestimmungszeitpunkt der Schritt des Berechnens der Veränderung der kinetischen Energie des Fahrzeugs zwischen einem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt und dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt vorgesehen ist. Die kinetische Energie des Fahrzeugs wird dabei aus der gesamten Masse des Fahrzeugs und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs über dem Untergrund berechnet. Bei einem Rollen des Fahrzeugs auf dem Untergrund ergibt sich die Geschwindigkeit des Fahrzeugs dabei direkt aus der momentanen Winkelgeschwindigkeit des Rads des Fahrzeugs, das auf dem Untergrund abrollt. Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren sind ferner die folgenden Schritte vorgesehen:

- d) Bestimmen der dem ersten Bremsselement und/oder dem zweiten Bremsselement zugeführten Wärmeenergie aus der Abnahme der kinetischen Energie des Fahrzeugs zwischen dem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt und dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt, wenn sich die Betätigungseinrichtung in betätigtem Zustand befindet, und
- e) Berechnen der Temperatur des ersten Bremsselements und/oder des zweiten Bremsselements aus der im ersten Bremsselement und/oder im zweiten Bremsselement gespeicherten Wärmeenergie.

[0017] Das erfindungsgemäße Verfahren ermöglicht es, besonders einfach und genau festzustellen, welcher Betrag an Wärmeenergie dem ersten Bremsselement und/oder dem zweiten Bremsselement zugeführt worden sind. Einer der der Erfindung zugrundeliegenden Gedanken beruht nämlich darauf, daß sich die Ungenauigkeiten bei der Vorhersage der Temperatur des ersten Bremsselements und/oder des zweiten Bremsselements aus der ungenauen Bestimmung der diesen Bremsselementen zugeführten Wärmeenergien ergeben. Mit dem erfindungsgemäßen Verfahren läßt sich diese Wärmeenergie besonders genau bestimmen, so daß eine genaue Vorhersage der Temperatur ermöglicht ist.

[0018] Weitere Verfahrensschritte betreffen den Betrieb der erfindungsgemäßen Vorrichtung, wie er obenstehend beschrieben ist. So kann das Bestimmen der Ausgangstemperatur der Bremsselemente zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs vorgesehen sein. Weiterhin kann in die Berechnung der Temperatur des Bremsselements zum aktuellen Bestimmungszeitpunkt auch die vom Bremsselement abgeführte Wärmeenergie sowie ein gesondert bestimmter Wert für die dem Bremsselement zugeführte Wärmeenergie aufgrund der zwischen dem ersten Bremsselement und/oder dem zweiten Bremsselement ausgeübten Kraft vorgesehen sein.

[0019] Schließlich ist es auch möglich, Veränderungen der potentiellen Energie und der kinetischen Energie des Fahrzeugs einzubeziehen, wobei dessen kinetische Energie beispielsweise durch den Fahrwiderstand des Fahrzeugs vermindert wird.

[0020] Das erfindungsgemäße Verfahren zeichnet sich noch durch den Schritt des Vorherbestimmens einer Maximalgeschwindigkeit für einen Zeitpunkt nach dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt aus. Dies ist besonders dann vorteilhaft, wenn bekannt ist, daß das Fahrzeug zwischen zwei Bestimmungszeitpunkten von einer Ausgangsgeschwindigkeit auf eine Maximalgeschwindigkeit beschleunigt und danach wieder auf die Ausgangsgeschwindigkeit abgebremst wird, wie es bei dem Betrieb einer U-Bahn zwischen zwei aufeinanderfolgenden Haltestellen der Fall ist.

[0021] Das erfindungsgemäße Verfahren stellt auch ein Temperaturmodell in Form einer Software bereit, mit der sich die Temperatur insbesondere einer Bremsscheibe berechnen läßt, ohne daß zur Berechnung ein besonderer Sensor notwendig ist.

[0022] Diese Software kann in die Bremssterelektronik eines Fahrzeugs installiert werden und bei jeder Bremsung eine Berechnung durchführen. Wenn die Temperatur der Bremsscheibe einen kritischen Wert erreicht, wird dem Fahrer über ein Signal mitgeteilt, daß entweder die Geschwindigkeit auf einen Maximalwert herunterzusetzen ist, bei dem ein weiterer Temperaturanstieg nicht zu befürchten ist, oder der Fahrer bekommt eine errechnete Maximalgeschwindigkeit vorgegeben, die abhängig von der Beladung des Fahrzeugs und gegebenenfalls auch vom Streckenprofil von kommenden Streckenabschnitten ist. Im letzteren Fall kann das Fahrzeug bei einer geringeren Ladung durchaus noch schneller fahren und Beeinträchtigungen des Fahrbetriebs sind nicht zu befürchten.

[0023] Gemäß dem erfindungsgemäßen Verfahren wird die der Bremsscheibe zugeführte Energie über die kinetische Energie aus der Geschwindigkeitsänderung innerhalb zweier Zeitschritte und der Achslasten des Fahrzeugs berechnet. Wenn das Fahrzeug zu einem Zeitpunkt einen Berg hinauffährt, könnte das erfindungsgemäße Verfahren in seiner einfachsten Form zu ungenauen Ergebnissen führen, da sich die Geschwindigkeit des Fahrzeugs verringert, ohne daß eine Bremsung vorliegt. Für solche Fälle sieht das erfindungsgemäße Verfahren noch das Abtasten einer sogenannten Bremsanforderung vor, die vorliegen muß, damit davon ausgegangen wird, daß der Bremsscheibe überhaupt eine Energie zugeführt wird. Zusätzlich kann der errechnete Energieaufwand in die Bremsscheibe mit der über den Zeitschritt gemittelten Bremsanforderungskraft verglichen werden, um eventuelle Bergfahrten mit kombinierten Bremsungen zu erkennen. Dies führt zu besonders genauen Ergebnissen des erfindungsgemäßen Verfahrens.

[0024] Ebenso können eine potentielle Energie und der Fahrwiderstand mit in die Ermittlung der der Bremsscheibe zugeführten Energie einfließen, sofern die benötigten Werte wie Höhenprofil der Strecke und Fahrwiderstand des Fahrzeugs bekannt sind.

[0025] Es kann auch ein Drucksensor im Bremssystem vorhanden sein, der uns den genauen Vorsteuerdruck liefert. Hierüber kann ebenfalls der gesamte Energieaufwand berechnet werden, der in die Scheibe einfließt. Über den Druck des Bremszylinders, der Übertragung des Bremsgestänges und dem Reibwert zwischen Bremsscheibe und Belag läßt sich die der Bremsscheibe zugeführten Energie ermitteln.

[0026] Die ermittelte Energiedifferenz wird zum größten Teil als Wärmeenergie in die Bremsscheibe geleitet. Ein geringerer Teil wird von den Bremsbelägen aufgenommen. Dieser geringe Teil läßt sich über die Stoffzusammensetzungen der Bremsscheibe und der Bremsbeläge ermitteln. Die Wärmeenergie wird der Bremsscheibe ausschließlich über die Bremsfläche zugeführt. Von dort aus wird die Wärmeenergie wegen der Wärmeleitfähigkeit der Bremsscheibe in das Scheibeninnere transportiert. Die Bremsscheibe wird in einer bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens rechnerisch in zahlreiche Schichten gleicher Breite eingeteilt und für jede Schicht wird eine von der nebenliegenden Schicht abhängige Temperatur errechnet. Damit werden zu jedem Zeitschritt die genauen Temperaturen innerhalb der Bremsscheibe und an den Rändern der Bremsscheibe ermittelt.

[0027] Aus der Energie, die in die Bremsscheibe einfließt, und aus den Lüfterwirkungen der Bremsscheibe lassen sich die jeweiligen aktuellen Temperaturen an allen Stellen der Bremsscheibe berechnen.

[0028] Dem Fahrer des Fahrzeugs kann über ein einfaches Signal, beispielsweise über eine Lampe oder über ein Display, mitgeteilt werden, daß er die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs reduzieren muß. Die maximale Fahrgeschwindigkeit kann zuvor mit einem anderen Simulationsprogramm für unterschiedliche Strecken und Belastungszustände des Fahrzeugs ermittelt werden. Wenn die Temperatur der Bremsscheibe wieder sinkt, wird dies von der erfindungsgemäßen Vorrichtung erkannt und das Warnsignal wird wieder zurückgenommen. Damit besteht für das Fahrzeug keine Geschwindigkeitsbegrenzung mehr.

[0029] Es ist auch eine kontinuierliche Geschwindigkeitsprüfung möglich, bei der dem Fahrer über ein Display eine maximale Geschwindigkeit vorgegeben wird. Diese Geschwindigkeit bestimmt sich aus der aktuellen Temperatur der Bremsscheibe, aus dem Lastdruck (Masse des Fahrzeugs) und aus den kommenden Streckendaten für den nächsten Abschnitt der Fahrstrecke des Fahrzeugs, wenn diese vorhanden sind. Bei einer U-Bahn wird demnach an jeder Haltestelle eine neue, maximale Geschwindigkeit für den nächsten Streckenabschnitt berechnet. Wenn die Streckendaten der Fahrstrecke der U-Bahn nicht vorliegen, wird eine gemittelte Strecke vorgegeben, auf deren Basis die Maximalgeschwindigkeit ermittelt wird.

[0030] Die Erfindung ist in der Zeichnung anhand eines Ausführungsbeispiels näher veranschaulicht.

Figur 1 zeigt ein schematisches Blockschaltbild, das die erfindungsgemäße Bremsanlage eines Fahrzeugs veranschaulicht,

Figur 2 zeigt ein Struktogramm eines EDV-Programms, das in einer Bremssteuervorrichtung des Fahrzeugs aus Figur 1 abläuft,

Figur 3 zeigt ein Unterprogramm des EDV-Programms aus Figur 2,

Figur 4 zeigt ein weiteres Unterprogramm des EDV-Programms aus Figur 2,

Figur 5 zeigt ein weiteres Unterprogramm des EDV-Programms aus Figur 2,

- Figur 6 zeigt ein weiteres Unterprogramm des EDV-Programms aus Figur 2,
 Figur 7 zeigt ein weiteres Unterprogramm des EDV-Programms aus Figur 2,
 Figur 8 zeigt ein weiteres Unterprogramm des EDV-Programms aus Figur 2.

5 **[0031]** Figur 1 zeigt eine schematische Darstellung einer erfindungsgemäßen Bremsanlage 1 eines Fahrzeuges, von dem hier eine Bremsscheibe 2 mit einem Bremsbelag 3 gezeigt ist, der von einem Bremszylinder 4 betätigbar ist. Der Bremszylinder 4 kann über eine Bremsleitung 5 von einem Bremssteuergerät 6 mit Druckluft aus einer Druckluftquelle 7 beaufschlagt werden, wenn eine Bremsung durchgeführt werden soll. Das Bremssteuergerät 6 kann hierfür über eine Signalleitung 8 mit einem Bremssignal angesteuert werden, das vom Bedienpersonal des Fahrzeugs über eine Bedieneinrichtung wie einen Schalter 9 auslösbar ist.

10 **[0032]** Weiterhin sind am Fahrzeug im Bereich zwischen einem Fahrzeugrahmen 10 und je einer Bremsscheibe 2 eine Federung 11 mit je einem Radlastsensor 12 vorgesehen. Mit Hilfe des Radlastsensors ist die Last bestimmbar, die auf dem zur Bremsscheibe 2 gehörenden Rad des Fahrzeugs lastet.

15 **[0033]** Zur Messung der momentanen Winkelstellung der Bremsscheibe 2 bezüglich des Fahrzeugrahmens 10 ist in deren Bereich ein Radsensor 13 angeordnet.

20 **[0034]** Im Bereich der Bremsanlage 1 ist eine zentrale Verarbeitungsvorrichtung 15 angeordnet, die Signale vom Radlastsensor 12, vom Radsensor 13, von der Bremsleitung 5, von der Signalleitung 8 und von einem Temperatursensor 16 empfängt, der die Umgebungstemperatur der Bremsanlage 1 abtastet. Die Verarbeitungsvorrichtung 15 weist einen hier nicht näher dargestellten Steuerungsrechner auf, der die eingegebenen Signale verarbeitet und der Daten über ein an die Verarbeitungsvorrichtung 15 angeschlossenes Display 17 sowie über eine Warnlampe 18 ausgeben kann.

[0035] In Figur 2 bis Figur 8 werden Struktogramme gezeigt, die die Vorgehensweise bei der Ausführung des erfindungsgemäßen Verfahrens in der Bremsanlage veranschaulichen. Die Verfahrensschritte werden dabei von dem in Figur 1 nicht gezeigten Steuerungsrechner in der Verarbeitungsvorrichtung 15 ausgeführt.

25 **[0036]** Für das grundsätzliche Verständnis zum Nachvollziehen des erfindungsgemäßen Verfahrens wird vorausgesetzt, daß eine in der Figur 1 nicht gezeigte Zeitbasiseinrichtung ständig im wesentlichen äquidistante Zeitinformationen erzeugt, die in einer Variablen t abgespeichert werden. Dabei kann die Zeitbasiseinrichtung durch einen quarzgesteuerten Zähler bereitgestellt werden, der in regelmäßigen Abständen den Wert der Variablen t um einen bestimmten Wert erhöht.

30 **[0037]** Das erfindungsgemäße Verfahren basiert auf dem Vergleich von sich ändernden Daten zu einem aktuellen Bestimmungszeitpunkt mit den Werten zu einem dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt. Der Einfachheit halber werden Werte von Daten zum aktuellen Bestimmungszeitpunkt mit dem Index "n" bezeichnet, während Werte von Daten zu dem dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt vorhergehenden Zeitpunkt mit dem Index "n-1" bezeichnet werden. Entsprechend erhalten Variablen, die Daten aufnehmen, die dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt zugeordnet sind, einen Suffix "_n", während Variablen, die Werte von Daten aufnehmen, die dem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt zugeordnet sind, den Suffix "_n-1" erhalten.

35 **[0038]** Zur vereinfachten Beschreibung des erfindungsgemäßen Verfahrens wird dabei anstelle der Bezeichnung "zum aktuellen Bestimmungszeitpunkt" die Bezeichnung "zum Zeitpunkt n" verwendet und anstelle der Bezeichnung "zu dem dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt" wird die Bezeichnung "zum Zeitpunkt n-1" verwendet.

40 **[0039]** Das erfindungsgemäße Verfahren verarbeitet die aus der Bremsanlage 1 aus Figur 1 zur Verfügung gestellten Daten in einer Reihe von Variablen, die der Übersicht halber nachstehend in Form einer Tabelle zusammen mit ihrer Bedeutung sowie unter Angabe des Sensors, durch den sie geliefert werden, aufgelistet sind.

Variablenname	Bedeutung	geliefert von:
speed_n	Geschwindigkeit zum Zeitpunkt n	Radsensor 13
speed_n-1	Geschwindigkeit zum Zeitpunkt n-1	Radsensor 13
press_break	Bremszylinderdruck	Bremsleitung 5
press_load	Lastdruck/Fahrzeuglast	Radlastsensor 12
temp_out	Umgebungstemperatur	Temperatursensor 16

50 **[0040]** Das erfindungsgemäße Verfahren wird in diesem Ausführungsbeispiel mit der Information aus der Bremsleitung 5, nämlich dem Bremszylinderdruck in der Variablen press_break, durchgeführt. In dem erfindungsgemäßen

EP 1 083 360 A2

Verfahren wird dabei jedoch ausschließlich überprüft, ob der Bremszylinderdruck gleich 0 oder verschieden von 0 ist. Dieselbe Information könnte auch durch Auswertung der Signale auf der Signalleitung 8 erhalten werden. Falls ein Signal auf der Signalleitung 8 anliegt, wird dann davon ausgegangen, daß der Bremszylinderdruck verschieden von 0 ist und daß der Bremszylinder 4 betätigt ist. In einer hier nicht näher beschriebenen Weiterbildung der Erfindung könnte auch die absolute Größe des in der Bremsleitung 5 vorhandenen Bremsdrucks ausgewertet werden, wodurch zusätzlich Informationen über die der Bremsscheibe 2 und dem Bremsbelag 3 zugeführte Energie gewonnen werden können.

[0041] Mit der vom Radsensor 13 gemessenen Geschwindigkeit ist stets die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 10 gemeint.

[0042] In der nachfolgenden Tabelle sind die internen Werte aufgeführt, die von dem erfindungsgemäßen Programm während des Ablaufs verwendet werden, sowie die Namen der Variablen, in denen diese internen Werte gespeichert werden.

Variablenname	Bedeutung
time_cycl	Zykluszeit = Zeit pro Funktionsaufruf
energy_break	Bremsenergie
temp_max	Maximaltemperatur
alpha	Wärmeübergangszahlen
temp_disc_n-1	Scheibentemperatur zum Zeitpunkt n-1
var_time_temp	Variable mit letzter Zeit und Temperatur
time_n	Zeit zum aktuellen Bestimmungszeitpunkt

[0043] Schließlich werden noch Variablen verwendet, deren Werte an Komponenten der Bremsanlage 1 ausgegeben werden, und zwar gemäß der folgenden Tabelle:

Variablenname	Bedeutung	Ausgabe an Komponente
speed_max	Maximalgeschwindigkeit	Display 17
temp_disc_n	Scheibentemperatur zum Zeitpunkt n	Warnlampe 18

[0044] Die Verarbeitungsvorrichtung 15 ist so ausgebildet, daß einem Fahrer des Fahrzeugs 10 nicht die aktuelle Scheibentemperatur der Bremsscheibe 2 angezeigt wird, sondern vielmehr erst dann ein Warnsignal durch Betätigen der Warnlampe 18 an den Fahrer ausgegeben wird, wenn eine bestimmte vorgegebene Scheibentemperatur der Bremsscheibe 2 überschritten wird.

[0045] Das EDV-Programm, das das erfindungsgemäße Verfahren umsetzt, hat eine Hauptfunktion "temp_calc", die mehrere Unterfunktionen aufruft. Die Unterfunktionen der Hauptfunktion "temp_calc", die zur Berechnung der Maximalgeschwindigkeit des Fahrzeugs 10 dienen, sind in der nachfolgenden Tabelle erläutert.

Funktionsname	Aufgabe
get_energy	Bremsenergie ermitteln
get_heat_transfer	Wärmeübergangszahlen ermitteln
get_temp	Temperaturen der Bremsscheibe 2 errechnen
temp_break	Einschaltemperatur der Bremsscheibe 2 berechnen
speed_max_calc_mo 1	Maximalgeschwindigkeit nach Modell 1 bestimmen

(fortgesetzt)

Funktionsname	Aufgabe
speed_max_calc_mo 2	Maximalgeschwindigkeit nach Modell 2 bestimmen

- 5 [0046] Figur 2 veranschaulicht anhand eines Struktogramms den Ablauf der Hauptfunktion "temp_calc".
- [0047] Das Struktogramm weist einen Anfangsschritt 1.1 "START" sowie einen Endschritt 1.13 "ENDE" auf, zwischen denen zahlreiche Programmschritte schleifenartig wiederholt ausgeführt werden, solange die Bremsanlage 1 betrieben wird.
- 10 [0048] Bei der Inbetriebnahme der Bremsanlage 1 werden sämtliche Variablen in der Verarbeitungsvorrichtung 15 auf den Wert 0 initialisiert. Lediglich die Zeitbasiseinrichtung zur Erzeugung von Zeitinformationen wird nicht initialisiert, so daß die Informationen in der Variablen t erhalten bleiben.
- [0049] In der Hauptfunktion temp_calc gemäß Figur 2 wird in einem ersten Schritt 1.2 überprüft, ob der in der Variablen temp_disc_n-1 gespeicherte Wert dem Initialisierungswert 0 entspricht. Falls dies der Fall ist, was darauf hindeutet, daß die Verarbeitungsvorrichtung 15 seit dem letzten Ablauf der Hauptfunktion temp_calc wenigstens einmal ausgeschaltet und daraufhin wieder eingeschaltet wurde, wird in Schritt 1.3 die Funktion time_break aufgerufen, die die dann notwendigen Schritte ausführt. Andernfalls wird die Variable temp_disc_n auf den Wert der Variablen temp_disc_n-1 gesetzt, und zwar in Schritt 1.4. Dadurch wird der in der Variablen temp_disc_n-1 enthaltene Wert zum Ausgangswert der Berechnung der neuen Temperatur der Bremsscheibe zum Zeitpunkt n gemacht.
- 20 [0050] Im Schritt 1.5 wird überprüft, ob die Bedingung press_break > 0 erfüllt ist, was darauf hindeutet, daß die Bremsanlage 1 durch den Fahrer des Fahrzeugs 10 betätigt worden ist. Falls dies der Fall ist, wird in Schritt 1.6 überprüft, ob die aktuelle Geschwindigkeit zum Zeitpunkt n größer als 0 ist. Falls dies der Fall ist, wird im Schritt 1.8 die Unterfunktion get_energy aufgerufen, mit der die seit dem Zeitpunkt n-1 der Bremsscheibe 2 und dem Bremsbelag 3 zugeführte Wärmeenergie bestimmt wird. Wenn der Wert der Variablen press_break kleiner oder gleich 0 ist, also wenn die Bremsanlage 1 nicht betätigt worden ist, und/oder wenn der Wert der Variablen speed_n kleiner oder gleich 0 ist, also wenn sich das Fahrzeug 10 nicht in Fahrtrichtung bewegt, wird gemäß den Schritten 1.7 bzw. 1.9 nichts veranlaßt.
- 25 [0051] Im nächsten Schritt 1.10 wird die Unterfunktion get_heat_transfer aufgerufen, mit der die von der Bremsscheibe 2 und vom Bremsbelag 3 abgegebene Wärmeenergie aufgrund von Konvektion, Wärmeleitung und Wärmestrahlung berechnet wird.
- 30 [0052] Im nächsten Schritt 1.11 wird die Funktion get_temp aufgerufen, mit der aufgrund der festgestellten Energiebilanz von zugeführter Energie und abgeführter Energie ausgehend von der Bremsscheibentemperatur temp_disc_n-1 die neue Temperatur der Bremsscheibe temp_disc_n errechnet wird.
- [0053] Im Schritt 1.12 wird die Unterfunktion speed_max_calc aufgerufen, wobei im vorliegenden Fall gemäß der Erfindung nach Wahl des Fahrers und/oder Herstellers des Fahrzeugs 10 ausgewählt werden kann, ob ihm per einfachem, durch die Warnlampe 18 abgegebenem Signal mitgeteilt wird, daß er die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 10 reduzieren muß, oder ob ihm über das Display 17 eine maximale Geschwindigkeit vorgegeben wird. Im ersten Fall wird im Schritt 1.12 die Unterfunktion speed_max_calc_mo1 aufgerufen und im zweiten Fall wird im Schritt 1.12 die Unterfunktion speed_max_calc_mo2 aufgerufen.
- 35 [0054] Im Schritt 1.13 ENDE wird der Wert der Variablen speed_max sowie der Wert der Variablen temp_disc_n zur weiteren Verarbeitung in der Verarbeitungsvorrichtung 15 bereitgestellt. Dort wird je nach Anforderungen des Fahrers des Fahrzeugs 10 die maximale Geschwindigkeit über das Display 17 ausgegeben. Optional kann auch die momentane Temperatur der Bremsscheibe 2 gemäß dem Wert temp_disc_n auf dem Display 17 angezeigt werden.
- [0055] Figur 3 zeigt ein Struktogramm, das die Arbeitsweise der Unterfunktion time_break veranschaulicht.
- 40 [0056] Die Funktion time_break beginnt mit Schritt 4.1 START. Darauf wird in Schritt 4.2 abgefragt, ob die Bedingung time_n-1 minus time_n > 2 Stunden erfüllt ist. Mit dieser Abfrage wird bestimmt, ob das Ausschalten und Wiedereinschalten der Verarbeitungsvorrichtung 15 länger als 2 Stunden her ist. Falls diese Bedingung erfüllt ist, also wenn die Zeitdifferenz zwischen dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt zum Zeitpunkt n und dem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt zum Zeitpunkt n-1 größer als 2 Stunden ist, dann wird angenommen, daß sich die Bremsscheibe 2 und der Bremsbelag 3 vollständig auf Umgebungstemperatur abgekühlt haben. In diesem Fall wird in Schritt 4.3 der Variablen temp_disc_n der Wert der Variablen temp_out zugewiesen.
- 45 [0057] Falls im Schritt 4.2 festgestellt wird, daß der vorhergehende Bestimmungszeitpunkt innerhalb des Zeitraums von 2 Stunden von dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt gelegen ist, dann wird in Schritt 4.7 eine lokale Schleife ausgeführt, bis die Bedingung time_out > time_cycl erfüllt ist. Innerhalb der Schleife gemäß Schritt 4.7 wird in Schritt 4.4 zunächst die Unterfunktion get_heat_transfer aufgerufen, dann wird in Schritt 4.5 die Unterfunktion calculate_temp und schließlich wird in Schritt 4.6 der Variablen time_out der Wert der Differenz der Variablen time_out - time_cycl zugewiesen. Durch die aufeinanderfolgend ausgeführten Schritte 4.4 bis 4.6 wird das Abkühlverhalten der Bremsscheibe 2 und des Bremsbelags 3 simuliert, wobei die Zeitdauer zwischen dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt und dem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt in diskrete Zeitschritte aufgeteilt wird, die jeweils die Weite time_cycl aufweisen. Zu
- 55

jedem dieser Zeitschritte wird eine Temperatur der Bremsscheibe 2 errechnet, wobei ausgehend von diesem berechneten Wert im nächsten Durchgang der Schleife 4.7 ein neuer Wert für die Temperatur der Bremsscheibe 2 berechnet wird.

[0058] Am Ende der Unterfunktion `time_break` wird in Schritt 4.8 die aktuelle Temperatur der Bremsscheibe 2 als Wert in der Variablen `temp_disc_n` an die Hauptfunktion `temp_calc` zurückgegeben.

[0059] Figur 4 veranschaulicht die Unterfunktion `get_energy` anhand eines Struktogramms. Nach dem Schritt 2.1 START der Unterfunktion `get_energy` wird die der Bremsscheibe 2 und die dem Bremsbelag 3 zugeführte Wärmeenergie ermittelt. Hierzu wird in Schritt 2.2 die Verringerung der kinetischen Energie des Fahrzeugs 10 zwischen dem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt und dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt bestimmt. Außerdem wird in Schritt 2.3 die Reibungsarbeit berechnet, die der Bremsbelag 3 aufgrund der Anpresskraft des Bremszylinders 4 auf der Bremsscheibe 2 leistet. Bei dem Wert Y handelt es sich um den Reibwert zwischen Bremsscheibe und Bremsbacke. Mit BSG ist das Bremssteuergerät gemeint, also der Rechner, der die Bremssteuerung übernimmt und in dem das Temperaturmodell laufen soll.

[0060] Im Schritt 2.4 wird die Veränderung der kinetischen Energie des Fahrzeugs aus der Geschwindigkeit gemäß Schritt 2.2 mit der Reibungsarbeit gemäß Schritt 2.3 sowie mit einer simulierten Energie BSG verglichen und in einem hier nicht näher erläuterten Anpassungsverfahren aufeinander angepaßt.

[0061] Im Schritt 2.5 ENDE wird schließlich ein Wert `energy_break` als Wert für die in die Bremsscheibe 2 und in den Bremsbelag 3 zugeführte Energie bei der Bremsung des Fahrzeugs 10 an die Hauptfunktion `temp_calc` zurückgegeben.

[0062] Figur 5 veranschaulicht die Unterfunktion `get_heat_transfer` anhand eines Struktogramms. Unmittelbar in Anschluß an den Schritt 3.1 START wird in Schritt 3.2 untersucht, ob die Bedingung `speed_n > 0` erfüllt ist. Falls dies der Fall ist, was darauf hindeutet, daß sich das Fahrzeug 10 in Bewegung befindet, wird in Schritt 3.3 zunächst der Wärmeübergang durch erzwungene Strömung auf der Bremsbackenseite der Bremsscheibe 2 errechnet und danach in Schritt 3.5 der Wärmeübergang durch erzwungene Strömung auf der Kühlflächenseite der Bremsscheibe 2 ermittelt. Falls in Schritt 3.2 festgestellt wird, daß die Bedingung `speed_n > 0` nicht erfüllt ist, was darauf hindeutet, daß das Fahrzeug steht, wird in Schritt 3.4 der Wärmeübergang durch freie Strömung auf der Bremsbackenseite und der Kühlflächenseite der Bremsscheibe 2 ermittelt.

[0063] Nachfolgend wird im Schritt 3.6 der Wärmeübergang durch Strahlung auf der Bremsbackenseite und/oder der Kühlflächenseite der Bremsscheibe 2 ermittelt und in Schritt 3.7 werden die Wärmeübergangszahlen für die Bremsbackenseite und die Kühlflächenseite der Bremsscheibe 2 aufaddiert. In einem abschließenden Schritt 3.8 ENDE wird der Wert `alpha` an die Hauptfunktion `temp_calc` zurückgegeben.

[0064] Figur 6 veranschaulicht die Unterfunktion `get_temp` anhand eines Struktogramms. Nach dem Schritt 4.1 START wird in Schritt 4.2 die Temperatur der Bremsbackenseite der Bremsscheibe 2 aus den Werten der Variablen `alpha`, `speed_n`, `temp_disc_n-1`, `temp_out` und `time_cycl` berechnet. Danach wird in Schritt 4.3 die Temperatur der Kühlflächenseite der Bremsscheibe 2 aus den Werten der Variablen `alpha`, `speed_n`, `temp_disc_n-1`, `temp_out` und `time_cycl` berechnet.

[0065] Im Schritt 4.4 wird die Temperatur an zahlreichen Stellen der Bremsscheibe 2 berechnet, wobei in Schritt 4.5 ENDE der so errechnete Wert `temp_disc_n` als neuer Wert der Temperatur der Bremsscheibe 2 und des Bremsbelags 3 an das Hauptprogramm `temp_calc` zurückgegeben wird.

[0066] Figur 7 veranschaulicht die Unterfunktion `speed_max_calc_mo1` anhand eines Struktogramms, die eine Maximalgeschwindigkeit `speed_max` des Fahrzeugs 10 zurückgibt, die nicht überschritten werden darf. Dabei wurde in einem separaten Anpassungsschritt sowohl eine maximale Grenztemperatur als auch eine minimale Grenztemperatur für die Bremsscheibe 2 und den Bremsbelag 3 festgelegt, und zwar mittels eines Simulationsprogramms für unterschiedliche Strecken und Belastungszustände.

[0067] In Schritt 5.2 wird dabei überprüft, ob die Bedingung `temp_disc_n > temp_top` erfüllt ist. Falls dies der Fall ist, wird in Schritt 5.3 der Variablen `speed_max` der Wert "true" zugewiesen. Falls die Bedingung `temp_disc_n > temp_top` nicht erfüllt ist, wird im nachfolgenden Schritt 5.4 überprüft, ob die Bedingung `temp_disc_n < temp_bot` erfüllt ist. Falls dies der Fall ist, wird der Variablen `speed_max` der Wert "false" zugewiesen, wie in Schritt 5.5 dargestellt ist. Falls dies nicht der Fall ist, wird gemäß Schritt 5.6 nichts ausgeführt. Im letzten Schritt der Unterfunktion `speed_max_calc_mo1` wird im Schritt 5.7 ENDE der Wert `speed_max` zurückgegeben. Falls `speed_max` den Wert "true" aufweist, wird die Warnlampe 18 in Betrieb gesetzt. Falls der Wert `speed_max` den Wert "false" aufweist, wird die Warnlampe 18 ausgeschaltet.

[0068] Im Ergebnis wird dem Fahrer über ein einfaches Signal der Warnlampe 18 mitgeteilt, daß er die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 10 reduzieren muß. Der Temperaturbereich, innerhalb dessen der Variablen `speed_max` der Wert "true" zugewiesen wird, wurde vorher mit einem anderen Programm für unterschiedliche Strecken und Belastungszustände ermittelt und ist damit festgelegt. Wenn die Temperatur der Bremsscheibe 2 und des Bremsbelags 3 wieder auf einen Wert unterhalb des Werts `temp_bot` sinkt, wird dies erkannt und die Warnlampe 18 wird wieder ausgeschaltet. Damit besteht für das Fahrzeug 10 keine Geschwindigkeitsbegrenzung mehr.

[0069] Figur 8 veranschaulicht die Unterfunktion speed_max_calc_mo2, die alternativ zur Unterfunktion speed_max_calc_mo1 eingesetzt werden kann, anhand eines Struktogramms.

[0070] Die Unterfunktion speed_max_calc_mo2 wird vorzugsweise für Fahrzeuge 10 eingesetzt, die als U-Bahn betrieben werden. Solche U-Bahnen werden ausgehend von einer Haltestelle auf eine Maximalgeschwindigkeit beschleunigt und an der nächsten Haltestelle auf Stillstand heruntergebremst.

[0071] Im Schritt 6.2 wird dazu zunächst die Abkühlung der Temperatur der Bremsscheibe 2 und des Bremsbelages 3 bis zur nächsten Haltestelle überschlagen. In Schritt 6.3 wird die verbleibende Temperaturspanne bis zur vorgegebenen Maximaltemperatur der Bremsscheibe 2 bestimmt, und in Schritt 6.4 wird die zulässige Maximalgeschwindigkeit anhand des Lastdrucks und der Temperaturspanne bestimmt. In Schritt 6.5 ENDE wird eine zulässige Maximalgeschwindigkeit speed_max zurückgegeben, die über das Display 17 dem Fahrer des Fahrzeugs 10 anzeigbar ist.

[0072] Im Ergebnis wird die zulässige Maximalgeschwindigkeit speed_max aus einem Temperaturmodell berechnet, in das die aktuelle Temperatur der Bremsscheibe 2, der Lastdruck gemäß dem Radlastsensor 12 und - falls vorhanden - den kommenden Streckendaten für den nächsten Abschnitt zwischen zwei Haltestellen eingeht. Es wird also an jeder Haltestelle eine neue, maximale Geschwindigkeit für den nächsten Streckenabschnitt der U-Bahn berechnet. Wenn die Streckendaten der Bahn nicht vorliegen, dann wird eine gemittelte Strecke vorgegeben, auf deren Basis die Maximalgeschwindigkeit für den nächsten Streckenabschnitt ermittelt wird.

Bezugszeichenliste

[0073]

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Bremsanlage |
| 2 | Bremsscheibe |
| 3 | Bremsbelag |
| 4 | Bremszylinder |
| 5 | Bremsleitung |
| 6 | Bremssteuergerät |
| 7 | Druckluftquelle |
| 8 | Signalleitung |
| 9 | Schalter |
| 10 | Fahrzeugrahmen |
| 11 | Federung |
| 12 | Radlastsensor |
| 13 | Radsensor |
| 15 | Verarbeitungsvorrichtung |
| 16 | Temperatursensor |
| 17 | Display |
| 18 | Warnlampe |

Patentansprüche

1. Vorrichtung zum Bestimmen bzw. Vorhersagen der Temperatur eines an einem Rad eines Fahrzeugs (10) vorgesehenen ersten Bremslements (2) und/oder eines am Fahrzeug (10) vorgesehenen zweiten Bremslements (3), wobei das erste Bremslement (2) beim Bremsen des Fahrzeugs (10) durch eine Betätigungseinrichtung mit dem zweiten Bremslement (3) in einen Reibkontakt bringbar ist, wobei die Vorrichtung die folgenden Merkmale aufweist:
 - wenigstens einen Radsensor (13), mit Hilfe dessen eine momentane Winkelstellung und/oder die Winkelgeschwindigkeit des Rads bestimmbar ist,
 - wenigstens einen Gewichtssensor (12) zur Bestimmung der Gewichtskraft der Zuladung des Fahrzeugs (10);
 - eine Zeitbasiseinrichtung zur Erzeugung von Zeitinformationen,
 - einen Betätigungssensor zur Bestimmung des Zustandes der Betätigungseinrichtung,
 - eine Verarbeitungsvorrichtung (15), die so ausgebildet ist, daß Signale des Radsensors (13), des Gewichtssensors (12), der Zeitbasiseinrichtung und des Betätigungssensors verarbeitet sind, und die eine Anzeigeeinheit (17, 18) aufweist, mit der das Ergebnis einer durch die Verarbeitungsvorrichtung (15) durchgeführten Verarbeitung ausgebenbar ist,

wobei die Verarbeitungsvorrichtung (15) weiterhin so ausgebildet ist, daß zu wenigstens einem Bestimmungszeitpunkt ein Wert für die Änderung der Temperatur des ersten Bremslements (2) und/oder des zweiten Bremslements (3) gegenüber einem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt bestimmbar ist, wobei dazu im Vergleich mit wenigstens einem in der Verarbeitungsvorrichtung (15) gespeicherten Wert der kinetischen Energie des Fahrzeugs (10) zu einem dem Bestimmungszeitpunkt vorhergehenden Zeitpunkt die dem ersten Bremslement (2) und/oder dem zweiten Bremslement (3) zugeführte Energie bestimmbar ist.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß

wenigstens ein Temperatursensor (16) zur Bestimmung der Ausgangstemperatur des ersten Bremslements (2) und/oder des zweiten Bremslements (3) zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs (10) vorgesehen ist, wobei die Verarbeitungsvorrichtung (15) weiterhin so ausgebildet ist, daß ausgehend von der Ausgangstemperatur zu wenigstens einem Bestimmungszeitpunkt der Wert für die momentane Temperatur des ersten Bremslements (2) und/oder des zweiten Bremslements (3) bestimmbar ist.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß

die vom die Verarbeitungsvorrichtung (15) so ausgebildet ist, daß die vom ersten Bremslement (2) und/oder vom zweiten Bremslement (3) aufgrund von Wärmestrahlung, Wärmeleitung und/oder Konvektion abgegebene Wärmeenergie bestimmbar ist.

4. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß

der Betätigungssensor so ausgebildet ist, daß die durch das zweite Bremslement (3) auf das erste Bremslement (2) ausgeübte Kraft bestimmbar ist.

5. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß

daß ein Höhsensor zur Bestimmung der potentiellen Energie des Fahrzeugs (10) vorgesehen ist.

6. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß

die Verarbeitungsvorrichtung (15) so ausgebildet ist, daß die potentielle Energie des Fahrzeugs (10) unter Verwendung eines in der Verarbeitungsvorrichtung abgespeicherten Höhenprofils einer vorgegebenen Fahrstrecke des Fahrzeugs (10) in Abhängigkeit der Signale des Radsensors (13) bestimmbar ist.

7. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß

ein Sensor zur Bestimmung der aufgrund des Fahrwiderstandes und/oder aufgrund weiterer Bremsseinrichtungen dem Fahrzeug (10) entzogenen kinetischen Energie vorgesehen ist.

8. Vorrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß

die Verarbeitungsvorrichtung so ausgebildet ist, daß die aufgrund des Fahrwiderstandes dem Fahrzeug entzogene kinetische Energie unter Verwendung eines in der Verarbeitungsvorrichtung abgespeicherten Widerstandsprofils in Abhängigkeit der Signale des Radsensors bestimmbar ist.

9. Fahrzeug (10) mit wenigstens einem zur Fortbewegung vorgesehenem Rad, mit wenigstens einem an dem Rad vorgesehenen ersten Bremslement (2) und mit wenigstens einem am Fahrzeug (10) vorgesehenen zweiten Bremslement (3), wobei das zweite Bremslement (3) zum Bremsen des Fahrzeugs (10) durch eine Betätigungseinrichtung (4) mit dem ersten Bremslement (2) in einen Reibkontakt bringbar ist, wobei ferner eine Vorrichtung (15) zum Bestimmen der Temperatur des ersten Bremslements (2) und/oder des zweiten Bremslements (3)

gemäß einem der vorhergehenden Ansprüche vorgesehen ist.

10. Fahrzeug nach Anspruch 9,
dadurch gekennzeichnet, daß

daß das erste Bremsselement als Bremsscheibe (2), Bremsstrommel oder als Bremsfläche an einem Rad ausgebildet ist und/oder daß das zweite Bremsselement einen Bremsbelag (3) aufweist.

11. Verfahren zum Bestimmen der Temperatur eines an einem Rad eines Fahrzeugs (10) vorgesehenen ersten Bremsselements (2) und/oder eines am Fahrzeug (10) vorgesehenen zweiten Bremsselements (3), wobei das zweite Bremsselement (3) in einen Reibkontakt bringbar ist, wobei das Verfahren die folgenden Schritte aufweist:

- a) Bestimmen der Gewichtskraft der Zuladung des Fahrzeugs (10),
- b) Bestimmen der momentanen Winkelgeschwindigkeit des Rads,
- c) Bestimmen des Zustands der Betätigungseinrichtung (4),
wobei wenigstens die Schritte b und c schleifenartig wiederholt ausgeführt werden und wobei zu wenigstens einem Bestimmungszeitpunkt der Schritt des Berechnens der Veränderung der kinetischen Energie des Fahrzeugs (10) zwischen einem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt und dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt vorgesehen ist,
und wobei ferner die folgenden Schritte vorgesehen sind:
- d) Bestimmen der dem ersten Bremsselement (2) und/oder dem zweiten Bremsselement (3) zugeführten Wärmeenergie aus der Abnahme der kinetischen Energie des Fahrzeugs (10) zwischen dem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt und dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt, wenn sich die Betätigungseinrichtung (4) in betätigtem Zustand befindet,
- e) Berechnen der Temperatur des ersten Bremsselements (2) und/oder des zweiten Bremsselements (3) aus der im ersten Bremsselement (2) und/oder im zweiten Bremsselement (3) gespeicherten Wärmeenergie.

12. Verfahren nach Anspruch 11,
dadurch gekennzeichnet, daß

der Schritt des Bestimmens der Ausgangstemperatur des ersten Bremsselements (2) und/oder des zweiten Bremsselements (3) zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs (10) vorgesehen ist.

13. Verfahren nach Anspruch 11 oder Anspruch 12,
dadurch gekennzeichnet, daß

der Schritt des Berechnens der zwischen einem vorhergehenden Bestimmungszeitpunkt und dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt aus dem ersten Bremsselement (2) und/oder aus dem zweiten Bremsselement (3) abgeführten Wärmeenergie aufgrund von Wärmestrahlung, Wärmeleitung und/oder Konvektion abgegebenen Wärmeenergie vorgesehen ist.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 13,
dadurch gekennzeichnet, daß

der Schritt des Bestimmens der durch das zweite Bremsselement (3) auf das erste Bremsselement (2) ausgeübten Kraft vorgesehen ist.

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 14,
dadurch gekennzeichnet, daß

der Schritt des Bestimmens der potentiellen Energie des Fahrzeugs (10) vorgesehen ist.

16. Verfahren nach Anspruch 15,
dadurch gekennzeichnet, daß

der Schritt des Bestimmens der potentiellen Energie des Fahrzeugs (10) unter Verwendung eines in der Ver-

arbeits-vorrichtung abgespeicherten Höhenprofils einer vorgegebenen Fahrstrecke des Fahrzeugs (10) in Abhängigkeit der Signale eines zur Messung der Drehung des Rads vorgesehenen Radsensors (13) erfolgt.

- 5 17. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 16,
dadurch gekennzeichnet, daß

der Schritt des Bestimmens der aufgrund des Fahrwiderstandes dem Fahrzeug entzogenen kinetischen Energie vorgesehen ist.

- 10 18. Verfahren nach Anspruch 17,
dadurch gekennzeichnet, daß

15 der Schritt des Bestimmens der aufgrund des Fahrwiderstandes dem Fahrzeug entzogenen kinetischen Energie der potentiellen Energie des Fahrzeugs in Abhängigkeit der Signale eines zur Messung der Drehung des Rads vorgesehenen Radsensors erfolgt.

19. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 18,
dadurch gekennzeichnet, daß

20 der Schritt des Vorherbestimmens einer Maximalgeschwindigkeit des Fahrzeugs (10) für einen Zeitpunkt nach dem aktuellen Bestimmungszeitpunkt vorgesehen ist.

25

30

35

40

45

50

55

Fig.1

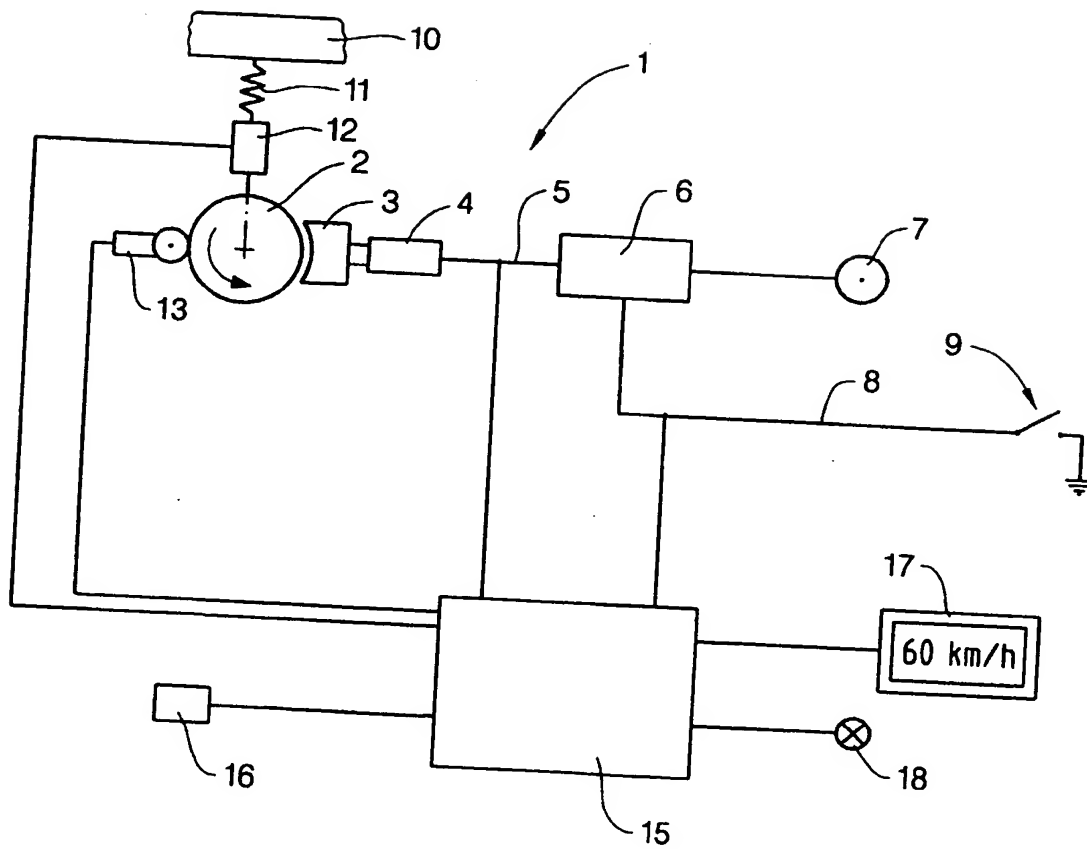


Fig.2

Hauptfunktion: temp_calc

Übergabeparameter:

- Geschwindigkeit (speed_n)
- Bremszylinderdruck (press_break)
- Lastdruck (press_load)
- Scheibentemperatur n-1 (temp_disk_n-1)
- Umgebungstemperatur (temp_out)
- Zeitfaktor (time_out)

Rückgabeparameter:

- Maximalgeschwindigkeit (speed_max)
- Scheibentemperatur n (temp_disk_n)

Variablen:

- Zykluszeit (time_cycl)

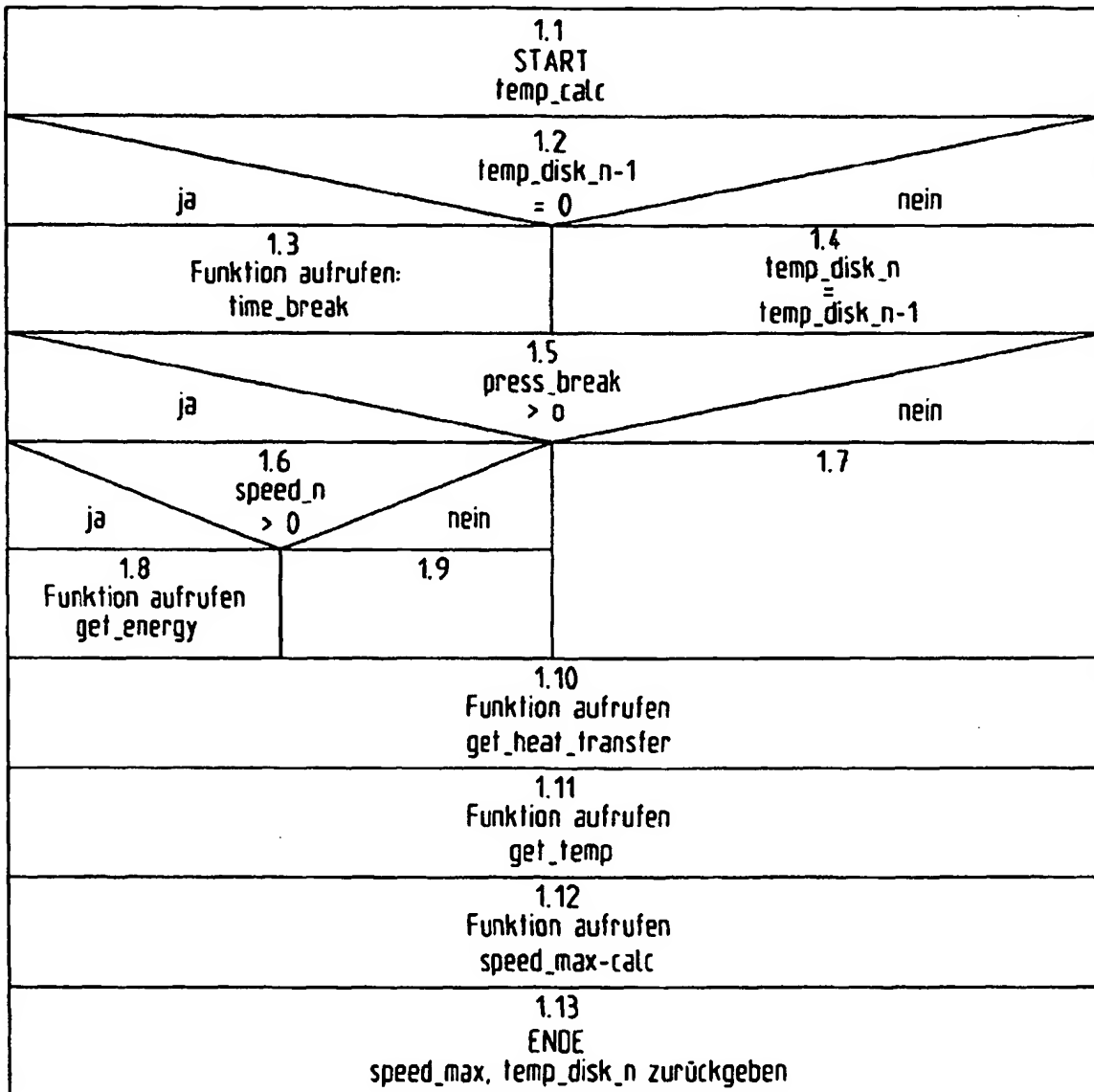


Fig.3

Funktion: time_break

Übergabeparameter:

- aktuelle Zeit (time_n)
- letzte Zeit (time_n-1)
- Umgebungstemperatur (temp_out)

Rückgabeparameter:

- Scheibentemperatur n (temp_disk_n)

Variablen:

- Zeitfaktor (time_out)
- Zeit pro Aufruf (time_cycl)

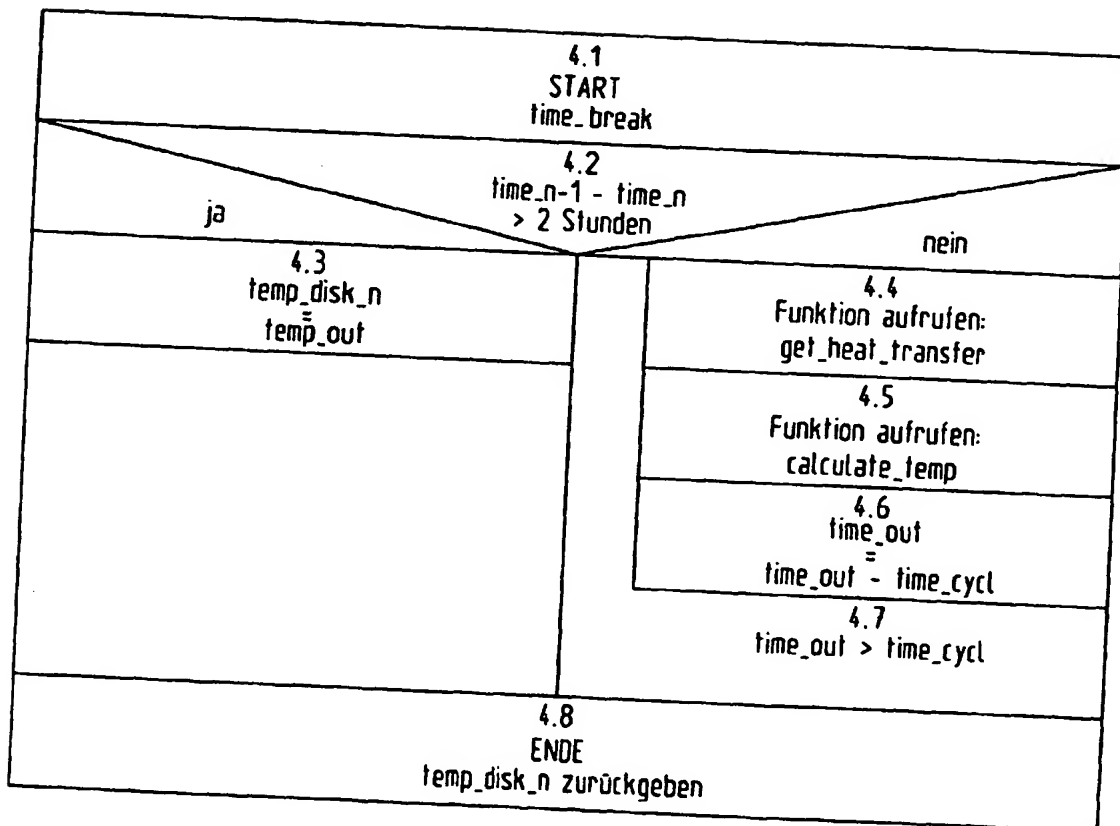


Fig.4

Funktion: get_energy

Übergabeparameter:

- Geschwindigkeit (speed_n)
- Geschwindigkeit (speed_n-1)
- Bremszylinderdruck (press_break)
- Lastdruck (press_load)

Rückgabeparameter:

- Bremsenergie (energy_break)

Variablen:

- Zykluszeit (time_cycl)
- Zwischenenergie (energy_disk_in)

2.1 START get_energy
2.2 kinetische Energie aus der Geschwindigkeit ermitteln $energy_disk_in = (speed_n - speed_n-1) * press_load * time_cycl$
2.3 kinetische Energie aus dem Bremszylinderdruck ermitteln $energy_disk_in = speed_n * press_lbreak * y$
2.4 Die kinetische Energie aus der Geschwindigkeit und die aus dem Bremszylinderdruck mit der errechneten aus dem BSG vergleichen und eventuell anpassen
2.5 ENDE energy_break zurückgeben

Fig.5

Funktion: get_head.transfer

Übergabeparameter:

- Geschwindigkeit (speed_n)
- Scheibentemperatur n (temp_disk_n)
- Umgebungstemperatur (temp_out)

Rückgabeparameter:

- Wärmeübergangszahl (alpha)

Variablen:

- Wärmeübergangszahl (alpha)

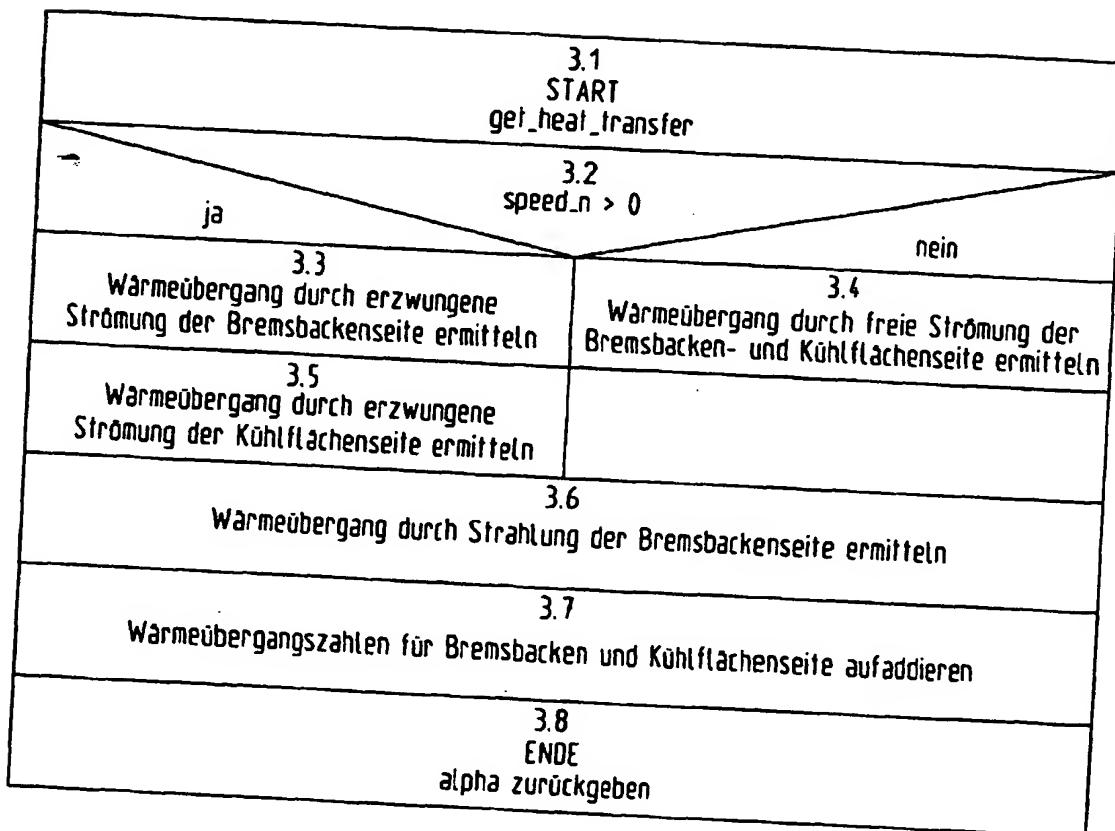


Fig.6

Funktion: get_temp

Übergabeparameter:

- Geschwindigkeit (speed_n)
- Umgebungstemperatur (temp_out)
- Scheibentemperatur n-1 (temp_disk_n-1)
- Wärmeübergangszahl (alpha)

Rückgabeparameter:

- Scheibentemperatur (temp_disk_n)

Variablen:

- Zykluszeit (time_cycl)

4.1 START get_temp
4.2 Temperatur der Bremsbackenseite aus alpha, speed_n, temp_disk_n-1, temp_out und time_cycl berechnen
4.3 Temperatur der Kühlflächenseite aus alpha, speed_n, temp_disk_n-1, temp_out und time_cycl berechnen
4.4 Temperatur an l-Stellen der Scheibe berechnen
4.5 ENDE temp_disk_n zurückgeben

Fig.7

Funktion: speed_max_calc_mo1

Übergabeparameter:

-Scheibentemperatur n (temp_disk_n)

Rückgabeparameter:

-Maximalgeschwindigkeit (speed_max)

Variablen:

-Grenztemperatur maximum (temp_top)

-Grenztemperatur minimum (temp_bot)

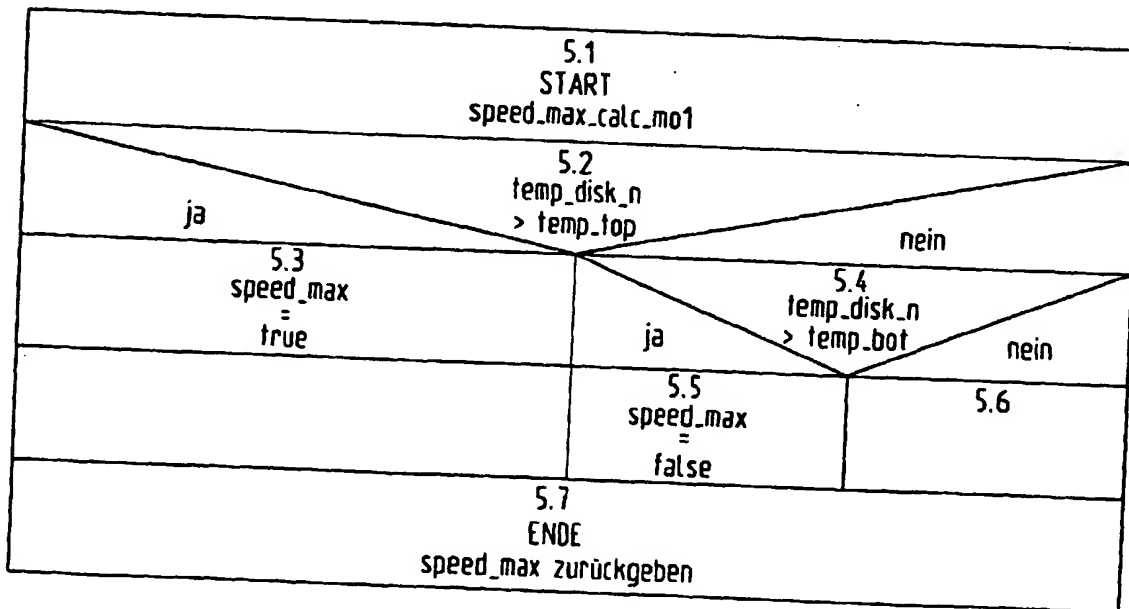


Fig.8

Funktion: speed_max_calc.mo2

Übergabeparameter:

- Scheibentemperatur n (temp_disk_n)
- Lastdruck (press_load)

Rückgabeparameter:

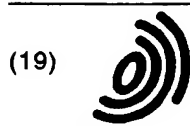
- Maximalgeschwindigkeit (speed_max)

Variablen:

- Temperaturspanne (temp_disk_dn)
- Maximaltemperatur (temp_max)
- Temperatur überschlagen (temp_disk_n+1)

6.1 START speed_max_calc.mo2
6.2 Abkühlung der Scheibentemperatur bis zur nächsten Haltestelle überschlagen $\text{temp_disk_n+1} = \text{temp_disk_n} - (\text{strecke} \cdot \text{Konstante})$
6.3 Temperaturspanne bis Maximaltemperatur bestimmen $\text{temp_disk_dn} = \text{temp_max} - \text{temp_disk_n+1}$
6.4 Maximalgeschwindigkeit anhand von Lastdruck und Temperaturspanne bestimmen $\text{speed_max} = \text{press_load} * \text{temp_disk_dn}$
6.5 ENDE speed_max zurückgeben

THIS PAGE BLANK (USPTO)



(19)

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 083 360 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
12.03.2003 Patentblatt 2003/11

(51) Int Cl.7: **F16D 66/00**, B60T 8/00,
B60T 17/22

(43) Veröffentlichungstag A2:
14.03.2001 Patentblatt 2001/11

(21) Anmeldenummer: 00118299.7

(22) Anmeldetag: 06.09.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **KNORR-BREMSE
Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
80809 München (DE)**

(30) Priorität: 10.09.1999 DE 19943352

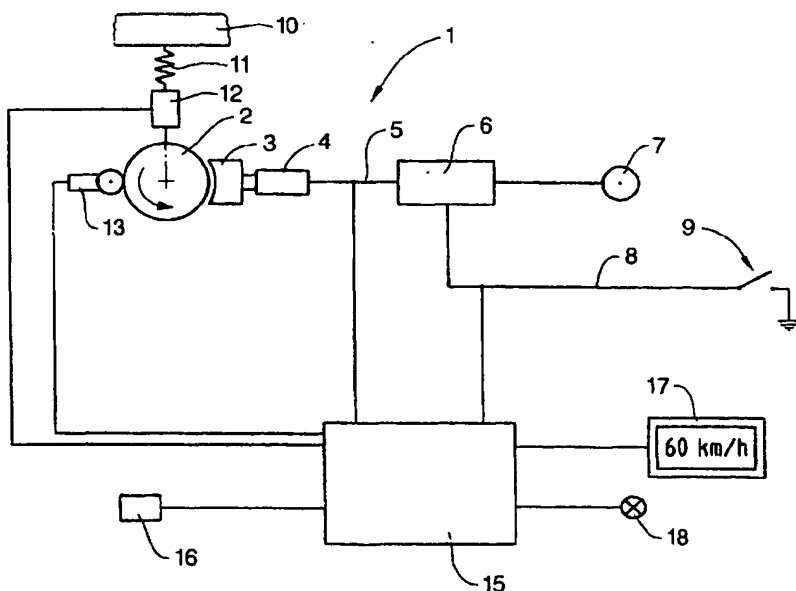
(72) Erfinder:
• **Peters, Martin
59394 Nordkirchen (DE)**
• **Kleemann, Ulrich, Dr.
81247 München (DE)**

(54) Vorrichtung und Verfahren zum Bestimmen der Temperatur eines an einem Fahrzeug vorgesehenem Bremslements

(57) Zum Bestimmen der Temperatur eines an einem Rad eines Fahrzeugs (10) vorgesehenen Bremslements (2, 3) wird mit einem Radsensor (13) die Geschwindigkeit des Fahrzeugs (10) und mit einem Gewichtssensor (12) das Gewicht des Fahrzeugs (10) und daraus die momentane kinetische Energie des Fahr-

zeugs (10) bestimmt. Zu einem Bestimmungszeitpunkt wird daraus ein Wert für die Änderung der Temperatur des Bremslements (2, 3) bestimmt, und zwar im Vergleich mit einem Wert der kinetischen Energie des Fahrzeugs (10) zu einem dem Bestimmungszeitpunkt vorhergehenden Zeitpunkt.

Fig.1



EP 1 083 360 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 00 11 8299

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (InI.C.L.7)
X	DE 43 16 993 A (DAIMLER BENZ AG) 24. November 1994 (1994-11-24) * Spalte 1, Zeile 16 - Spalte 2, Zeile 42	1,4,5, 9-11,14, 15	F16D66/00 B60T8/00 B60T17/22
X	DE 195 28 553 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 15. Februar 1996 (1996-02-15) * Spalte 6, Zeile 17 - Spalte 7, Zeile 55 * Spalte 11, Zeile 31 - Spalte 13, Zeile 39 *	1,2,9-12	
Y		3,6-8, 13,16-19	
Y	WO 92 00212 A (BOSCH GMBH ROBERT) 9. Januar 1992 (1992-01-09) * Seite 2, Absatz 4 - Seite 6, Absatz 2 *	3,13,19	
Y	US 5 803 211 A (WILKE RICHARD) 8. September 1998 (1998-09-08) * Spalte 1, Zeile 19 - Spalte 1, Zeile 61	6,16	
Y	DE 44 18 768 A (DAIMLER BENZ AG) 14. Dezember 1995 (1995-12-14) * Spalte 4, Zeile 33 - Spalte 5, Zeile 38	7,8,17, 18	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (InI.C.L.7) F16D B60T B61H
Y	EP 0 594 113 A (KNORR BREMSE AG) 27. April 1994 (1994-04-27) * Spalte 9, Zeile 8 - Spalte 11, Zeile 16	3,13	
A	WO 99 08018 A (MERITOR HEAVY VEHICLE SYS LTD) 18. Februar 1999 (1999-02-18) * Seite 10, Zeile 4 - Seite 10, Zeile 26 *	1-19	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort MÜNCHEN		Abschlußdatum der Recherche 16. Januar 2003	
		Prüfer Marx, W	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
<p>X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technologischer Hintergrund O: nichttechnische Offenbarung P: Zwischenliteratur</p>			
<p>T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E: älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03.02 (P/M/C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 11 8299

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

16-01-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 4316993	A	24-11-1994	DE	4316993 A1	24-11-1994
DE 19528553	A	15-02-1996	JP	3314539 B2	12-08-2002
			JP	7156780 A	20-06-1995
			DE	19528553 A1	15-02-1996
			US	5731975 A	24-03-1998
WO 9200212	A	09-01-1992	DE	4020693 A1	20-02-1992
			DE	4038080 A1	04-06-1992
			DE	59107156 D1	08-02-1996
			WO	9200212 A1	09-01-1992
			EP	0489887 A1	17-06-1992
			JP	5509270 T	22-12-1993
US 5803211	A	08-09-1998	DE	19603193 C1	03-04-1997
DE 4418768	A	14-12-1995	DE	4418768 A1	14-12-1995
			FR	2720460 A1	01-12-1995
			GB	2289765 A ,B	29-11-1995
			JP	2593424 B2	26-03-1997
			JP	8005470 A	12-01-1996
			US	5524974 A	11-06-1996
EP 0594113	A	27-04-1994	DE	4235364 A1	21-04-1994
			DE	9218256 U1	05-01-1994
			EP	0594113 A1	27-04-1994
WO 9908018	A	18-02-1999	US	5992579 A	30-11-1999
			BR	9811601 A	05-09-2000
			EP	1000270 A1	17-05-2000
			WO	9908018 A1	18-02-1999

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)